8

Der engliſche Reichtum und ſeine Quellen

von

Dr. J. Jaſtrow, a.o. Profeſſor
an der Univerſität Berlin

„Das engliſche Gericht"
Berlin 1915. Ullſtein.

Digitized by the Internet Archive
in 2014

https://archive.org/details/derenglischereic00jast

Wer vom englischen Reichtum spricht, dem schwebt dabei gewöhnlich das Bild eines handeltreibenden Volkes vor, das an alle andern Völker der Erde seine Waren mit Gewinn absetzt. Die Statistik zeigt uns Jahr für Jahr das gegenteilige Bild. Zwar erreichte der Wert der englischen Ausfuhr insgesamt die stattliche Höhe von

	1895	1900	1905	1910	1911	1912
Milliarden Mark	4,6	6,0	6,7	8,8	9,3	9,9.

Dem stand aber in den gleichen Jahren eine noch beträchtlichere Einfuhr in folgender Höhe gegenüber:

Milliarden Mark	7,3	9,4	9,9	11,7	11,8	12,9.

Jahr für Jahr muß also England für die Befriedigung seiner Bedürfnisse an andere Völker mehr zahlen, als es von ihnen empfängt. Es setzt bei dem auswärtigen Handel Geld zu, oder, wie man früher sagte: seine Handelsbilanz ist „passiv". Der Betrag dieser Passivität ist nicht einmal gering: 2—3 Milliarden Mark jährlich, und zuweilen auch mehr.

Der englische Reichtum hat seine Quellen in solchen Wirtschaftszweigen, die in keiner Statistik des Warenhandels erscheinen. Die hauptsächlichsten sind das Geschäft in den Kolonien, die Schiffahrt und der Bankverkehr.

Die ältere englische Kolonialpolitik, vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, zeigte in der Hauptsache die Züge, die der damaligen Kolonialpolitik aller europäischen Völker gemeinsam sind. Was Portugiesen und Spanier begonnen hatten, haben Franzosen und Holländer und mit ihnen die Engländer fortgesetzt. Das Land übersee wird bewirtschaftet, besiedelt, kultiviert, weil es für das Mutterland vorteilhaft ist. Es darf seine Rohstoffe nicht anders als an und durch das Mutterland absetzen, Erzeugnisse der Fabrikation nur durch dieses empfangen. Diese wirtschaftliche Anschauung, die in der Kolonie lediglich ein Ausbeutungsobjekt sieht, wurde allerdings dadurch modifiziert, daß die englischen Siedelungen in erheblichem Maße auf religiöse Unabhängigkeitsbewegungen zurückgingen und dadurch von vornherein einen politischen Einschlag zugunsten freiheitlicher Rechte erhielten. Pennsylvanien führt seinen Namen von dem Quäker Penn. Man kann dort heute noch auf dem Lande den Typus des alten Quäker-

hauses ebenso sehen, wie in dem geistigen Leben von Massachusetts die Spuren der ersten puritanischen Ansiedler unverkennbar sind. Zum Unterschiede von den ostindischen Kolonien, die durch königlichen Freibrief vollständig den sie ausbeutenden Aktiengesellschaften überlassen waren, genossen jene „neuenglischen" und benachbarten Kronkolonien eine gewisse Selbstverwaltung. Gerade das aber befähigte sie, sich gegen die maßgebenden Gedanken der Kolonialpolitik überhaupt aufzulehnen. Seitdem sie in dem großen Freiheitskriege von 1775 bis 1783 ihre völlige Unabhängigkeit errungen und behauptet hatten, hat England es zum leitenden Grundsatze seiner Kolonialpolitik gemacht, ähnlichen Bewegungen, wenn die Elemente dazu vorhanden zu sein schienen, durch rechtzeitige Nachgiebigkeit vorzubeugen. Die weiten Kolonialgebiete, die England in Australien, in Kanada, in Südafrika besitzt, sind heute selbständige Staaten unter eigenen Ministerien, mit dem Mutterlande fast nur noch durch den gemeinsamen König und durch ein gewisses, praktisch nicht bedeutungsloses, Pietätsverhältnis verbunden. Daneben gibt es mittlere Kolonien, in denen zwar eine Volksvertretung besteht, aber die Beamten sämtlich von England aus ernannt werden, und endlich eine

Anzahl kleinerer Kronkolonien, in denen die Verwaltung ausschließlich königlich ist. Auf die wirtschaftliche Bedeutung für England üben diese staatsrechtlichen Unterschiede kaum einen sichtbaren Einfluß aus. Ob in den Kronkolonien den englischen Traditionen entsprechend Freihandelspolitik getrieben, oder in Australien und Kanada die schutzzöllnerischen Bestrebungen zum Durchbruch gelangen: hier wie da sind tatsächlich bei staatlichen Submissionen, bei der Ausbeutung von Bergwerken, bei der Begründung von Fabriken und Manufakturen überall englische Firmen beteiligt. Die vielgerühmte Politik der „offenen Tür" führt auch ohne Rechts- oder Prinzipienverletzung dazu, daß bei der Gleichberechtigung aller europäischen Völker das Volk, das zu der Kolonie die meisten Beziehungen hat, nämlich England, geschäftlich in den Vordergrund tritt. Die Schutzzollpolitik, die mit Schlagwörtern, wie „Australien den Australiern!" auftrat und von London aus nicht gehindert wurde, hat meistens dem Mutterlande freiwillig eine Zollbevorzugung angeboten; wie denn Kanada bei dieser Zollbevorzugung es sogar auf einen zwölfjährigen Zollkrieg mit Deutschland (1898—1910) ankommen ließ. Die Schutzzollbewegung, die um dieselbe Zeit Chamberlain von

England aus einleitete, wollte Zölle im Mutterlande nur, um sie den Kolonien ermäßigen oder erlassen zu können und so jenes System der Bevorzugungen zu stützen, sichtbar bei der Wareneinfuhr, unsichtbar bei der Arbeit in den Kolonien selbst. Die Gewinne aus den Betrieben in den Kolonien erscheinen nicht in der Statistik des Warenhandels. Sie werden entweder durch Umschreibung und Überweisung erledigt, oder die englischen Eigentümer lassen auch die Gewinne stehen, um die Anlagen zu erweitern und die Gewinne aufs neue zu steigern.

Neben allen diesen Kolonien steht aber Indien als eine Welt für sich. Der Engländer zählt Indien nicht zu den Kolonien, es ist ihm noch heute lediglich eine britische Besitzung. Das Land hat kein Parlament und keine Landes-Selbstverwaltung. Vereinzelte Einrichtungen, die in dieser Beziehung getroffen worden sind, dienen mehr dem Scheine als dem Wesen. Von den Grundsätzen, nach denen Indien wirtschaftlich verwaltet wird, macht man sich aber eine zutreffendere Vorstellung, wenn man an jene Grundsätze des 17. und 18. Jahrhunderts denkt, als wenn man sie etwa mit Australien, Kanada usw. vergleichen wollte. Der Unterschied gegen

frühere Zeiten besteht nur darin, daß man in manchen Punkten (aber nicht in allen) gelernt hat, gerade durch Hebung des kolonialen Landes auch das Interesse des Mutterlandes zu fördern. Indien hat sein eigenes Budget, aber die indische Staatsschuld wird in London aufgenommen und dorthin verzinst. In Eisenbahnen, Bewässerungsanlagen und Unternehmungen aller Art findet englisches Kapital Beschäftigung. Man schätzt die englischen Einnahmen aus Zinsen und Dividenden allein auf jährlich 1/3 Milliarde Mark. Weit umfangreicher aber sind die Gewinne, die im wirklichen Geschäftsbetriebe im Lande erzielt werden. In vornehmen englischen Kaufmannsfamilien gilt es als gewöhnliche Karriere, daß ein junger Mann eine Anzahl Jahre in Indien tätig ist, sich dann den angegriffenen Körper in dem gesunden Klima Kaplands wiederherstellt und als reicher Mann zurückkehrt. In dem großen englischen Weltreich gibt es kein Gebiet, in dem der Engländer so unbedingt herrscht wie in Indien. Ja, man kann sagen, die Geltung Englands beruht heute nur noch auf der Herrschaft über Indien. Daher denn auch die Sorgfalt, mit der England in zusammenhängender Politik sich nach und nach alle Etappen an der Straße nach Indien hin gesichert hat: Gibraltar,

Malta und — am Suezkanal und am Ausgang des Roten Meeres — Cypern und Ägypten, Perim und Aden.

Mit Cypern und Ägypten sind Abhängigkeiten eigener Art berührt. Englische Kolonien sind die beiden Länder nicht. Die Türkei hat sie lediglich in englische Verwaltung gegeben, und England hat bis heute noch nicht einmal behauptet, daß die Länder sein Eigentum seien. Während an Cypern fast nur die Häfen gewürdigt wurden, wurde in Ägypten eine sehr intensive Verwaltung eingerichtet. Graf Cromer, der sie als „Königlicher Agent und Generalkonsul" unter Lord Kitchener seit 1883 begründete, hieß seinem ursprünglichen Namen nach Baring und stammte aus der bekannten Kaufmanns- und Bankierfamilie. Die Verwaltungsinstruktionen, die aus seiner Zeit herrühren, sind überall von der Überzeugung getragen, daß man Land und Volk zunächst fördern müsse, wenn man in späteren Zeiten Früchte ernten wolle. Die Besteuerungen setzen mit niedrigem Steuerfuß ein, um wirtschaftliches Erstarken zu fördern, dann aber mit diesem anzusteigen. Und abgesehen von strengem Vorgehen in Fällen von Unbotmäßigkeit, hat seine Verwaltung sich in der Tat den Ruf fürsorglicher Tätigkeit verschafft. Es hat dies für

Deutschland eine gewisse Wichtigkeit; denn die Richtung, die bei uns in allen Kolonien das Vorgehen nach englischem Muster empfiehlt, pflegt dabei vorauszusetzen, daß dieses seine Erfolge nur durch herrisches Auftreten erzielt habe. Bezeichnend nach beiden Seiten hin ist es, daß die englische Verwaltung für öffentliche Moscheen freigebig sorgte, aber die privaten, die zu Konventikeln dienten, mit Entschiedenheit unterdrückte. Was freilich die schließlichen Ergebnisse betrifft, so gehen die Meinungen der Landeskenner weit auseinander, da viele in allen jenen Maßregeln nur ein Mittel sehen, die Verdrängung aller anderen Bodenkulturen durch den (im Dienste der englischen Textilindustrie einseitig bevorzugten) Baumwollbau anzubahnen und zu bemänteln. —

Die zweite Einnahmequelle, die wir an dieser Stelle zu erwähnen haben, die Schiffahrt, hängt mit der ersten eng zusammen. Nicht etwa bloß deswegen, weil nur ein schiffahrttreibendes Volk überseeische Kolonien entdecken kann, und weil ein Kolonien besitzendes Volk Schiffahrt treiben muß; sondern namentlich weil der Ideenkreis, aus dem heraus England beide Wirtschaftszweige entwickelte, in sich auf eine eigentümliche Art zu-

sammenhing. Jene ältere Kolonialpolitik nämlich, die als ihr einziges Ziel betrachtete, aus der Kolonie „möglichst viel Geld zu ziehen", ist lediglich der Ausfluß einer allgemeinen Handels- und Wirtschaftspolitik, die davon ausgeht, daß alle Wirtschaft im Innern eines Landes selbst schließlich nur bewirke, daß der Reichtum von einem zum andern wandre und lediglich seinen Platz innerhalb der Volkswirtschaft ändere; an Reichtum gewinnen könne ein Land nur dadurch, daß es anderen Ländern Geld abnehme. Unter dem Namen des „Merkantilismus" bekannt, hat diese Richtung im 17. und 18. Jahrhundert fast alle europäischen Staaten beherrscht und als Ziel jeder klugen Wirtschaftspolitik hingestellt, jedem fremden Lande so viel Fabrikate wie möglich aufzunötigen, während man selbst von ihnen möglichst wenig beziehe (Ausnahme: Rohstoffe, die man nachher als Fabrikate mit desto größerem Nutzen dem Auslande wieder zuwälze). Eine solche „günstige Handelsbilanz" erzwingen konnte man zwar nur gegenüber solchen Ländern, die man vollständig in der Gewalt hatte, d. h. gegenüber Kolonien. Sie aber anzustreben und in kluger Weise ihrem Ziele möglichst anzunähern, war das Bemühen der Staatsmänner in allen handelspolitischen Verhandlungen

der Zeit. Was im Warenaustausch vermittels hoher Zolltarife nur schwer durchzusetzen war, weil jeder noch so kluge Unterhändler einen ebenso klugen auf der Gegenseite fand, das konnte weit entschiedener in bezug auf die Schiffahrt fremder Schiffe durch autonome Gesetzgebung durchgeführt werden. Das energischste Beispiel einer derartigen Schiffahrtspolitik ist Cromwells berühmte Navigationsakte von 1651. Um den Holländern, deren Handelsflotte damals geradezu die Vermittlerin zwischen den verschiedenen europäischen Völkern, sowie zwischen Europa und den Kolonien war, diesen gewinnreichen „Zwischenhandel" in England unmöglich zu machen, konnte man zwar so weit nicht gehen, den holländischen Schiffen den Zutritt zu englischen Häfen zu verbieten; denn daß „Connubium und Commercium" unter den Völkern, die noch für befreundet gelten wollen, gestattet sein müsse, stand seit den Tagen des Altertums unangezweifelt fest. Aber es gab ein Gebiet der Schiffahrt, auf welches dieser Satz nicht angewendet wurde (und selbst bis heute nicht allgemein angewendet wird): die Küstenschiffahrt. Da man die englische Küstenschiffahrt erklärte als die Fahrt von einem englischen Hafen zu einem andern, so konnte man darunter auch die Fahrt

von Boston nach Liverpool begreifen. Von hier aus gelangte man dazu, die Warenzufuhr aus allen (nicht bloß den englischen) Kolonien den englischen Schiffen vorzubehalten. Endlich sollte jedes Land darauf beschränkt sein, lediglich seine eigenen Waren, nicht aber die Waren anderer Länder nach England zu bringen. Diese Bestimmungen (übrigens nicht auf einmal und nicht durchweg in allgemeiner prinzipieller Fassung erlassen) haben ihre hauptsächlichste Stärke in der ihnen zugrunde liegenden Idee, daß die Schiffahrt von und nach englischen Häfen soweit irgend möglich den Engländern gehören müsse. Wie sehr sie in England die Gemüter beherrschte, zeigt sich darin, daß noch Adam Smith die Navigationsakte als eine weise Maßregel rühmte, indem er alle seine freihändlerischen Überzeugungen mit dem Argument beschwichtigte, daß die Heranbildung eines englischen Matrosenstammes für Landesverteidigungszwecke des Inselreiches notwendig sei. Erst der völlig durchgedrungene Freihandel hat der Akte 1849 (wo sie praktisch allerdings schon in Verfall geraten war) ein Ende gemacht. — Die Navigationsakte ist aus einem viel umfassenderen Ideenkreis hervorgegangen, als aus ihren einzelnen, zum Teil sehr verklausulierten Bestimmungen herausleuch-

tet. Für Cromwell war das Meer zwischen England und Neuengland ein englischer Ozean. Die Ausdehnung der Navigationsakte in ihrer schroffsten Form auf Irland (formell erst nach Wiederherstellung der Monarchie) und die Knechtung der vorgelagerten Insel bildeten den Schlußstein dieser grundlegenden geographischen Anschauung. Unbewußt wurde sie auf die Nordsee übertragen, die Englands anderes Ufer bespülte. Die zentrale Stellung, die Cromwell so der von ihm vertretenen Macht inmitten der Meere anwies, hing mit den religiösen Anschauungen zusammen, nach denen der Vertreter des reinen Glaubens, der „Puritaner", sich für das gottgesandte Werkzeug gegenüber den andern Völkern der Erde hält. Wenngleich die später aufgekommene Erzählung, wonach schon die Königin Elisabeth auf die Vernichtung der spanischen Armada eine Denkmünze mit dem Bibelvers habe schlagen lassen: „Afflavit Deus, et dissipati sunt", auf einem Irrtum beruht (wie denn übrigens der Vers selbst in der Bibel nicht einmal zu finden ist), so gibt sie doch sehr gut die Anschauung wieder, die der Engländer von der gottgewollten Mission seines Volkes als des auserwählten Volkes auf Erden besitzt. Diese kräftige religiöse Färbung, ohne deren Betonung

die Intensität auch der wirtschaftlichen Entwicklung gar nicht zu verstehen wäre, wurde dadurch unterstützt, daß der Kampf gegen die glaubensverwandten Niederländer nur eine kurze Episode bildete, während das Aufsteigen der englischen Macht und der englischen Schiffahrt in der Tat sich so darstellte, daß die alten katholischen Seemächte Portugal, Spanien, Frankreich nach und nach durch diese neue protestantische Seemacht verdrängt wurden. Kein Engländer hat je darüber nachgedacht, weswegen gerade das englische und nicht ein anderes Volk für diese Mission der Meeresbeherrschung ausersehen sei; ebensowenig wie die Propheten des Alten Bundes Untersuchungen darüber angestellt haben, weswegen Israel und nicht ein anderes Volk das auserwählte sei. Ja, wie unter diesen Propheten die geistig Höchststehenden das Wesen der Auserwählung nur darin erblickten, daß dieses Volk sein Bestes zum Gemeingut aller anderen Völker machen werde: so hat auch der Engländer in seiner Herrschaft über die Meere die Garantie der freien Schiffahrt für alle Völker erblicken wollen. „Rule Britannia, rule the waves!“ war schon im 18. Jahrhundert englisches Nationallied.

Die gewaltige Anspannung der nationalen Kräfte im Dienste der Schiffahrt zeigt sich vor

allem in dem Wachstum der Handelsflotte. Man glaubt den Laderaum der englischen Handelsflotte auch für die ältere Zeit berechnen und (obgleich die Zahlen weder unter sich noch mit den folgenden ohne weiteres vergleichbar sind), wie folgt veranschaulichen zu können:

1568	1670	1790	1850
12500	682811	1,5 Mill.	4,2 Mill. Reg.-Tons

Aber dieses Ansteigen erscheint langsam gegenüber den gewaltigen Anschwellungen in der heutigen Generation. Die siebziger Jahre zeigen für die Entwicklung der englischen Schiffahrt ein Zusammentreffen mehrerer wichtiger Ereignisse. Der Suezkanal, eine Schöpfung der Franzosen, brachte den Engländern eine ungeahnte Wegeverkürzung zu jenem einzigen kolonialen Ausbeutungslande, das ihnen unbeschränkt geblieben war, zu Indien. Ein mächtiger Ansporn zur Vermehrung und Vergrößerung der Indienfahrer. Erst in diese Zeit fallen auch die neuen Erfindungen oder wenigstens ihre sachgemäßen Anwendungen, die dem Dampfschiff die volle Überlegenheit über das Segelschiff verschafften (Compoundmaschinen). Und gleichzeitig sah sich England von der Furcht vor dem Rivalen befreit, den es am andern Ufer des Atlantischen Ozeans mit Besorgnis hatte emporkommen

sehen: der Amerikanische Bürgerkrieg hatte die Anfänge einer amerikanischen Handelsflotte so weit zurückgeworfen, daß für absehbare Zeit an ein kräftiges Wiederaufkommen nicht zu denken war; wie denn die Nachwirkungen dieses (wie behauptet wird, durch England geschürten) Kampfes bis heute nicht gänzlich verwunden sind. Alles dieses wirkte zusammen, um den Umfang der englischen Flotte mit märchenhafter Schnelligkeit ansteigen zu lassen. Die Handelsflotte aller britischen Länder wies an Segel- und Dampfschiffen zusammengenommen auf:

1900	1905	1910	1911	1912	
34875	37317	38928	39154	39344	Schiffe.
10,7	12,3	13,3	13,5	13,8	Mill. Reg.-Tons

Von den Zahlen des letztgenannten Jahres entfielen auf das Mutterland allein: 20737 Schiffe mit 11,9 Mill. Reg.-Tons.

Zum Vergleich geben wir die entsprechenden Ziffern der nächstgrößten Handelsflotten:

	Zahl	Mill. Reg.-Tons
Ver. Staaten von Amerika 1913 . . .	21662	4,8
Deutsches Reich 1913	4850	3,2
Japan 1911	10767	1,8
Norwegen 1911	3109	1,6
Frankreich 1911	17729	1,5
Italien 1910	5459	1,1

Wenn auch nicht an Zahl (wo die vielen kleinen Fahrzeuge den Blick irreführen und es noch mehr täten, wenn nicht die größtzahligen Länder viele ganz kleine Kategorien noch von ihrer Statistik ausschlössen), aber an Tonnengehalt ist die Handelsflotte des British Empire ziemlich so groß wie die sechs nächstgrößten zusammengenommen.

Länder der Erbauung	1900			1905	
	Rangplatz	Zahl	Reg.-Tons brutto	Zahl	Reg.-Tons brutto
Britisches Reich (einschließl. der Kolonien) . .	*1*	610	1 374 153	593	1 458 558
Deutsches Reich	*2*	61	188 791	113	264 904
Ver. Staaten von Amerika . . .	*3*	49	114 002	18	61 714
Italien	*4*	13	44 305	9	40 237
Frankreich . . .	*5*	27	40 069	26	55 436
Niederlande . .	*6*	35	32 512	32	34 782
Norwegen . . .	*7*	35	30 286	49	47 960
Dänemark . . .	*8*	11	15 277	15	17 622
Österreich . . .	*9*	10	14 307	3	5 868
Japan	*10*	4	5 767	27	25 359
Schweden . . .	*11*	14	3 370	10	3 113
Belgien	*12*	10	3 209	—	—
Rußland	*13*	4	351	2	861
Spanien	*14*	—	—	1	1 235
Zusammen:		883	1 866 399	898	2 017 649

Diese international beherrschende Stellung in allen Schiffsangelegenheiten tritt noch deutlicher als im Schiffsbesitz im Schiffsbau zutage; ordnet man die Zusammenstellung unseres Statistischen Reichsamts nach der Größe des Laderaumes an der Jahrhundertwende, so ergibt sich für die Dampfschiffe folgendes Bild:

1910		1911		1912		
Zahl	Reg.-Tons brutto	Zahl	Reg.-Tons brutto	Zahl	Reg.-Tons brutto	Rangplatz
430	1 113 328	561	1 566 769	587	1 602 709	*1*
70	142 025	109	224 922	114	343 516	*2*
38	101 002	45	77 888	60	98 146	*4*
8	20 504	5	16 269	15	22 389	*10*
16	45 066	32	103 896	41	124 665	*3*
33	52 197	32	46 239	60	80 442	*5*
56	30 973	66	33 376	87	47 088	*6*
9	10 354	11	10 813	15	26 942	*9*
7	17 330	8	27 381	8	45 094	*7*
12	30 165	43	33 958	58	32 191	*8*
10	7 463	6	5 220	17	9 247	*12*
9	8 159	6	7 563	7	16 410	*11*
—	—	3	484	1	154	*14*
1	3 234	—	—	4	7 231	*13*
699	1 581 800	927	2 154 778	1074	2 456 224	

Nationen, die nicht über ausreichende eigene Werften verfügen, bestellen ihre größeren Schiffe in England, wo die irischen Werften von Belfast für die größten Typen, die am Clyde für Jachten aller Art berühmt sind, wo übrigens auch für kleine Fischerboote Hull eine alte Tradition besitzt, wo „Lloyd's Register" die erste und bis vor kurzem einzige Schiffsklassifikation der Welt geschaffen hat. So ist das britische Schiffsmaß der „Register Ton" von 100 englischen Kubikfuß zum Maße aller seefahrenden Nationen geworden und hat sich gehalten, obgleich es in das metrische System der andern Nationen nicht hineinpaßt (= 2,8 cbm).

Eine noch deutlichere Sprache als die Statistik der Schiffe spricht die der Schiffahrt. Im Jahre 1912 wies der Hafenverkehr aus (ohne Küstenfahrt) in:

	Mill. Reg.-Tons ankommende Schiffe		
	eigene	fremde	zusammen
Großbritannien und Irland . .	44,3	31,9	76,2
Größere britische Besitzungen . .	47,6	14,8	62,4
Zusammen:	91,9	46,7	138,6

	Mill. Reg.-Tons ankommende Schiffe		
	eigene	fremde	zusammen
Vereinigte Staaten von Amerika	13,1	37,6	50,7
Deutsches Reich	13,0	12,5	25,5
Japan	10,3	11,4	21,7
Brasilien	10,0	16,5	26,5
Spanien	8,4	14,3	22,7
Frankreich	7,3	23,2	30,5
Schweden	6,2	6,5	12,7
Österreich-Ungarn	5,1	2,6	7,7
Italien	4,8	13,5	18,3
Dänemark	4,5	3,7	8,2
Niederlande	4,3	13,0	17,3

Ist daher im Schiffahrtsverkehr der Erde Englands Überlegenheit über alle anderen Völker schon zahlenmäßig sehr groß, so erscheint sie im täglichen Leben des Seemannes noch größer. Durch das Hinzutreten der Amerikaner und der vielen englischen und englischredenden Seeleute auf anderen Schiffen ist das Englische geradezu die Sprache der See geworden. Was von besonderer Matrosensprache existiert, ist entweder eine Abart des Englischen oder erscheint dem Engländer so (wie die Überreste unserer alten niedersächsischen Seesprache).

An diesem Gefühl nehmen nicht bloß die wirklichen Seefahrer teil, sondern alle, die irgendwie geschäftlich an den Reedereien beteiligt sind. Und diese Beteiligung reicht bis in tiefe Vermögensschichten hinunter. Man schätzt den Anteil der Großreedereien an der Schiffahrt in Deutschland auf etwa $^3/_4$, in England nur auf die Hälfte. Der Betrag der einzelnen Aktie, der bei uns gesetzlich nicht unter 1000 Mark hinuntergehen darf, beträgt in England vielfach nur 10 £; ja, auch die 1 £-Shares, die kleinen Leuten zugänglich sind, sind keine Seltenheit. So ist in England jede Stadt und jede Grafschaft voll von Schiffahrtsinteressenten; es gibt in diesem Inselreich in Wirklichkeit keine Gegend mit rein binnenländischen Interessen. Die Teilnahme der Massen am Geschäftsinteresse hat auch auf die Stellung der Arbeiter eingewirkt. Als gegen die große Arbeiterorganisation der Sailors and Firemen Union die Unternehmer versuchten, sich zusammen mit den Teilen der Arbeiterschaft, die dafür zu gewinnen waren, in einer gemeinsamen Shipping Federation zu organisieren, und diese im großen Streik von 1898 einen entscheidenden Sieg davontrug, war man in Deutschland geneigt, dies ähnlich aufzufassen wie einen Sieg der Herrenrichtung des

Unternehmertums im Einvernehmen mit abtrünnigen Elementen der Arbeiterschaft. Nach der Entwicklung der seitdem verflossenen siebzehn Jahre scheinen hier aber wirklich Anfänge einer paritätischen Organisation von Unternehmern und Arbeitern vorzuliegen, die höchstwahrscheinlich durch zahlreichen Besitz kleiner Reederanteile in der Arbeiterschaft tatsächlich und moralisch unterstützt werden. Trägt doch auch der Geschäftsbetrieb der Reedereien in England einen andern Charakter als bei uns. Während bei uns die „Linien"-Reedereien überwiegen, gibt es in England viel mehr als bei uns „Tramp"-Reedereien alten Schlages, die dorthin fahren, wohin sie gerade Befrachtung finden. Und wenn die Engländer auch vielfach der organisatorischen Seite unserer Reedereien verständnislos gegenüberstehen und die Wirksamkeit von Reichssubventionen wittern, wo in Wirklichkeit nur innere Widerstandsfähigkeit sich gezeigt hat; wenn sogar mannigfache geschäftliche Vorfälle der letzten Zeit gezeigt haben, daß die Art des Geschäftsbetriebes und der Gewinnverteilung bei uns in Wirklichkeit solider ist: so ist doch nicht zu verkennen, daß das mehr lockere Gefüge der englischen Reedereien der Teilnahme breiter Massen in ganz anderer Weise geöffnet ist.

Wenngleich der Anteil der Schiffahrt am englischen Reichtum sich nicht in Pfund Sterling berechnen läßt, so leuchtet doch die zentrale Stellung der Schiffahrt im Erwerbsleben der Nation ohne weiteres ein. Die zahlenmäßige Überlegenheit über alle Völker der Erde, die nicht, wie in einem stehenden Gewerbe, örtlich begrenzt erscheint, sondern in allen Weltteilen sich dem Auge wie dem Ohr aufdrängt, hat zur Folge, daß die Engländer sich als das Seevolk betrachten. Und die bis in die Tiefe des Volkes hineinreichende geschäftliche Beteiligung bewirkt, daß das Volk in allen seinen Schichten die Vorstellung hat, an dem Gewinn aus der Schiffahrt mit teilzunehmen. Beides zusammen erzeugt jene stolze Selbstverständlichkeit, mit der die Marine, die diese Flotte zu beschützen hat, sich von der einheitlichen Überzeugung der gesamten Nation getragen weiß, wenn sie in dem Seerecht eine Art Hausordnung erblickt, die der Hausherr feststellt, wie es nach seiner Meinung den Interessen des Hauses entspricht. Alle Versuche, im Kriege zur See das Privateigentum zu schützen, wie es längst zu Lande geschützt ist, sind an dem Widerspruche Englands gescheitert. Und selbst bei den wenigen Bestimmungen, die es in Verträgen oder auf Kongressen allenfalls anerkannt hat,

haben die Admirale im voraus ihre Volksgenossen damit getröstet, daß man im Kriegsfalle nicht gerade Juristen ans Steuer setzen werde. Zur See ist die Vorstellung entstanden, daß Englands Interesse jenseits von Recht und Unrecht liege. Das Volk, das seit den Tagen des Puritanismus in sich und seiner Seemacht ein göttliches Werkzeug erblickte und noch heute davon durchdrungen ist, daß seine Schiffe unter dem besonderen Schutze Gottes stehen, hat den Satz geschaffen: „Right or wrong, my country." Ein Sprichwort, verführerisch in seinem Wortlaut und sündhaft in seiner Anwendung. —

Ein dritter breiter Strom, der den englischen Reichtum speist, sind die Gewinne aus dem Bankverkehr. Es gibt kein zweites Land der Erde, in dem ein so engmaschiges Netz von Bankfilialen und größeren oder kleineren privaten Bankiers dafür sorgt, im täglichen Verkehr entbehrlich werdende kleine Geldbeträge anzusammeln und nutzbringender Verwendung zuzuführen. Bis in die Kreise der Arbeiterbevölkerung hinab hat jedermann seinen Bankier, bei dem er alle seine Einnahmen niederlegt; die Ausgaben werden entweder durch Scheck oder noch einfacher

durch bloße Umschreibung von Bankier zu Bankier beglichen. Die müßigen Geldbeträge sammeln sich in den Sammelbecken der großen Aktienbanken (joint stock banks), und über diesen steht als Krönung des Gebäudes die Bank of England, bei der jede der großen Aktienbanken in gleicher Weise ihr Konto hat. Die heutige Verfassung dieser berühmtesten Zentralbank ist hervorgegangen aus der letzten großen Papiergeldkrisis, die England in der Napoleonischen Zeit zu bestehen hatte, und aus der literarischen Debatte darüber, die sich noch einige Jahrzehnte hindurch fortsetzte. Als die damaligen Überzeugungen endlich in der Peelsakte von 1844 ihren gesetzgeberischen Ausdruck fanden, war es eine Regelung, die schon dem damaligen Stande der Banktechnik nicht mehr entsprach, und die sich heute noch altertümlicher ausnimmt. Da aber die Mängel, die dieser Verfassung anhafteten, nur nach der Seite einer übergroßen Ängstlichkeit lagen, so wurde das Vertrauen zu ihr dadurch nur gestärkt. Es findet seinen Ausdruck darin, daß an dem Clearing-House, der großen zentralen Abrechnungsstelle, die die Bank unterhält, schließlich alle jene Abrechnungen, die, vom persönlichen Geschäftsverkehr und Privatbankier angefangen bis zu den großen Aktienbanken hin reichen, ihren

Ausgleich finden. Die hier umgesetzten Jahressummen hatten schon im Jahre 1839 die erste Milliarde Pfund Sterling (ca. 20 Milliarden Mark) erreicht, und entwickelten sich dann wie folgt:

1839	1870	1880	1890	1900	1905	1910
1,0	3,9	5,8	7,8	9,0	12,3	14,6

Das sind die Summen, die ganz oder fast ganz ohne Geld durch bloße Umschreibung oder Scheckaustausch zur Ausgleichung gelangt sind. Die Beträge, die infolgedessen sich in den Händen der Aktienbanken als Depositen befinden und von ihnen der Bank of England zugeführt werden, bilden das Objekt, dessen nutzbare Anlage in der ganzen Welt sich die großen Überseebanken (Colonial and Foreign Banks) zur Aufgabe machen. Exporteuren wie Importeuren geben sie im Augenblick der Verfrachtung auf die Schiffspapiere hin Vorschüsse: jenen in bar, diesen, indem sie dem Hause übersee gestatten, auf die Bank „zu ziehen" und so an den Ufern aller Meere Wechsel zu schaffen, die in London zahlbar sind. Die Vermittelung zwischen den verschiedenen Banken besorgen die Wechselmakler (Bill-brokers), die nicht etwa Geschäftsleute untergeordneter Art sind, sondern einen Betrieb unterhalten, der auf

genauer Kenntnis des Marktes und seiner Kunden beruht. In England selbst spielt der Wechsel nicht mehr die große Rolle wie ehedem. Im englischen Geschäftsleben sind Kreditbeschaffung und Warenverkehr differenziert; wer bei seinem Bankier Kredit genommen hat, zahlt im Warenverkehr bar (worunter die Zahlung durch Scheck verstanden wird). Außerdem aber hat die englische Industrie, da sie sich auf einem ererbten Stande hält, überhaupt nicht den lebhaften Erweiterungs- und Kreditbedarf wie beispielsweise die deutsche. So ist London der internationale Wechselmarkt geworden. Man bringt dies wohl auch damit in Zusammenhang, daß London der Markt ist, an den die Ergebnisse der ertragreichsten Goldgruben gelangen. Indes historisch war London bereits der internationale Geldmarkt, bevor die Gruben in Australien und Südafrika sich öffneten, und selbst heute spielt dieser Grund zwar eine wichtige, aber doch sekundäre Rolle.

Gegenüber der unsrigen zeigt die englische Kreditorganisation andererseits auch manche Lücken. Das Ursprungsland der Genossenschaften für die kleinen Leute, das Konsumvereine, Produktiv- und Baugenossenschaften in Menge geschaffen hat, kennt weder unsere Schulze-Delitzschen Vorschußvereine,

noch unsere Raiffeisen-Kassen. Für den Grundbesitz gibt es weder Landschaften, noch auch nur Hypothekenbanken (allerdings infolgedessen auch nicht die Gefahren der letzteren). Eine Reihe von Kreditbedürfnissen, für die bei uns organisatorisch gesorgt ist, sind in England auf bloße Bekanntenvermittlungen angewiesen. Aber das alles ändert nichts an der Tatsache, daß vermöge der oben geschilderten Organisation in London „Geld zu haben" ist. Wo immer in der Welt für ein neues Unternehmen Mittel flüssig gemacht werden sollen: wenn nicht ein besonderer Grund für einen anderen Platz spricht, so geht man damit nach London. Der billige Zinssatz auf dem geldflüssigen Markte gibt die Unterstufe ab, von der ab je nach Kreditwürdigkeit der verschiedenen Länder oder Unternehmungen der Vermittler die Rate aufwärts bemessen kann. Für Großkapitalisten aller Länder, die bei der Vermögensanlage auch politische Unruhen in den Bereich der Erwägungen ziehen, war die Bank of England eine beliebte Aufbewahrungsstätte.

Wieweit der englische Geldmarkt die Kriegsprobe bestanden hat, ist schwer zu beurteilen. Über die Goldbestände der Bank of England liegen bis jetzt nicht Nachrichten vor, die völlig frei von

Deutungsfähigkeit wären. Welche Rolle die Regierungsnoten spielen, die im Kriege neben den Banknoten ausgegeben wurden, ist nicht ganz klar. Aber vollkommen klar und sicher ist, daß im Augenblick der Kriegserklärung das alte englische Gesetz, das es für unmoralisch erklärt, dem „Feinde" Wort zu halten, und das infolgedessen während des Krieges Zahlungen an die „alien enemies" verbietet, daß dieses Gesetz, dessen Anwendung man in der zivilisierten Welt nicht für möglich gehalten hatte, in Wirklichkeit angewendet worden, ja, daß in vielen Maßregeln zur Verletzung privaten Eigentums noch weit darüber hinausgegangen ist. Auch ist England nicht wie Deutschland ohne ein Moratorium ausgekommen. —

Als Quellen des englischen Reichtums haben wir hauptsächlich Kolonien, Seefahrt, Bankverkehr hervorgehoben. Neben ihnen kommt manchen anderen eine nicht geringe Bedeutung zu, wie denn beispielsweise auf dem ganzen Kontinent das englische Versicherungsgeschäft noch heute im Gange ist (soweit ihm nicht im Kriege jener Gesetzeszustand, von den alien enemies Prämien anzunehmen, aber Entschädigungen nicht auszuzahlen, von selbst ein Ende gemacht hat). Wenn

wir ferner der weit verbreiteten Anschauung entgegengetreten sind, als ob England seinen Reichtum dem Welthandel mit Fabrikaten verdankt, und betont haben, daß England an fremde Länder nicht entfernt so viel absetze, wie es ihnen abnehme: so soll doch darum die Bedeutung der englischen Industrie für den englischen Wohlstand nicht verkannt werden. Die Woll- und Baumwoll-, die Eisen- und Maschinenindustrie liefern den Engländern die Mittel, um die landwirtschaftlichen Produkte der überseeischen Länder zum Teil zu bezahlen, während der andere Teil durch die genannten Einnahmezweige gedeckt und übergedeckt wird.

In unseren Ausführungen über die Quellen des englischen Reichtums haben wir die Anschauung, daß England ein reiches Land sei, vorausgesetzt. Diese Anschauung mit Tatsachen zu belegen und den Reichtum mit Zahlen zu messen, wäre überaus schwierig. In den letzten Jahren sind mehrfach Versuche gemacht worden, das gesamte Volksvermögen verschiedener Länder zu schätzen. Der gegenwärtige Reichsschatzsekretär Dr. Helfferich hat sich für England der Schätzung auf 230—260 Milliarden Mark angeschlossen, der in Frankreich etwa dieselbe Summe (232), in Deutschland aber

310 und in den Vereinigten Staaten 500 Milliarden Mark gegenübergestellt werden. Auf den Kopf der Bevölkerung würde das an Vermögen ergeben:

in Mark pro Kopf			
Deutschland	England	Ver. Staaten	Frankreich
4650	5100—5800	5500	5924

eine Reihenfolge, die mit dem Gefühlsurteil zwar ungefähr übereinstimmen dürfte, aber wegen der Verschiedenheiten der zahlenmäßigen Ermittlung keine starke Autorität für sich in Anspruch nehmen kann. Noch weniger, wenn (für einen einige Zeit zurückliegenden Zeitpunkt) das Jahreseinkommen pro Kopf der Bevölkerung in Frankreich und Deutschland übereinstimmend auf 514, in England aber (für eine Zeit, wo es in Deutschland auf 555 gestiegen war) auf 815 Mark pro Kopf berechnet wird.

Auch abgesehen von der Unsicherheit der statistischen Grundlagen ist es äußerst schwer, sich über den Reichtum eines Landes auszusprechen. Ein alter französischer Nationalökonom hat einmal gesagt, man spreche von „reichen" Ländern, wo das Volk in Armut lebe; und ein Land ohne reiche Leute nenne man arm, auch wenn es dem Volke dort gut gehe. Neben der Größe des Besitzes spielt

die Art seiner Verteilung eine noch weit größere Rolle. Das reiche London besitzt in seinem „Ostend" eine Stätte des Elends, wie sie in keiner deutschen Stadt zu finden ist. Und wenn der Engländer von Wohlhabenheit und Zufriedenheit in seinem Lande spricht, so betrachtet er es zumeist als selbstverständlich, über Irland zu schweigen. — Aber es ist überhaupt zweifelhaft, ob für Behagen und Leistungsfähigkeit einer Nation dem Besitz an sich diese Bedeutung zukommt. Ein Volk, das weniger besitzt, wird sich leistungsfähiger fühlen, wenn sein Besitz in stärkerer Zunahme begriffen ist. Vielleicht ist in allen diesen Beziehungen die Zu- oder Abnahme wichtiger als der tatsächliche Bestand. Daß in Deutschland im letzten Menschenalter der Wohlstand des Volkes im ganzen, wie der einzelnen Bevölkerungsschichten gewaltig zugenommen hat, entspricht nicht nur unserem eigenen Empfinden, sondern auch dem Urteil anderer Nationen, das durch feindseligen Neid an Glaubwürdigkeit nur gewinnen kann. In England haben sich in den letzten Jahrzehnten fast nur noch Stimmen der Bedenklichkeit und Ängstlichkeit erhoben. Die Fortschritte der deutschen Seefahrt betrachtete England zuerst mit Verwunderung, sodann mit steigender Besorgnis. Als sich die Wirkungen unseres Seehandels darin

zeigten, daß an allen Gestaden der Erde der deutsche Exporteur ein ernster und erfolgreicher Konkurrent des englischen wurde, da fing man an sich zu fragen, was aus dem englischen Welthandel werden solle, wenn die Ausfuhr gegenüber der Einfuhr noch mehr zusammenschrumpft; dann würde es, wenn keine Änderung einträte, nur noch eine Frage der Zeit sein, wann das Geschäft aus den Kolonien aufhören müßte, ertragreich zu sein.

So ist der Krieg, der gegenwärtig geführt wird, für England recht eigentlich ein Krieg um seinen Reichtum. Nicht zwar in dem Sinne, als ob ein Sinken des englischen Reichtums erwiesen wäre. Aber die Vermehrung, wo sie noch vorhanden, ist langsamer geworden; der Abstand zwischen seinem Reichtum und dem anderer Nationen hat sich verringert; in einzelnen Quellen ist sicher Bedrohung des Abstandes oder Rückgang eingetreten.

Zu der Zeit, wo diese Blätter hinausgehen, ist für die Krisis, die dieser Krieg in der Geschichte des englischen Reichtums bedeutet, noch keine sichere Prognose möglich. Nur einzelne Punkte lassen sich als schon heute feststehend erkennen.

Die Kolonien als Reichtumsquelle hatten, wie wir gesehen haben, für England diese Rolle schon

ohnedies verloren. Die einzige Besitzung, die noch wirkliches Ausbeutungsobjekt ist, ist Indien. Über das zukünftige Schicksal Indiens, insbesondere über die Möglichkeit innerer Erhebungen der Hindu, der Mohammedaner usw., sei es während des Krieges, sei es nach demselben, ist alles ungewiß. Sicher ist nur, daß England selbst eine neue Großmacht vor die Tore Indiens gerufen hat: Japan. Aus den bisherigen Erfolgen unserer jungen Kriegsflotte gegenüber der englischen Marine eine Vorhersage folgern zu wollen, wäre eine Vermessenheit. Daß aber auf das Gerücht hin, diese Kriegsflotte beabsichtige eine deutsche Armee auf englischem Boden zu landen, das Volk, das seit mehr als achthundert Jahren keine feindliche Armee auf seinem Boden gesehen hat, das Volk, das bisher seine Schiffe für stärker hielt als einen Festungswall, sich mit Zittern und Zagen auf eine Abwehr eingerichtet und in behördlichen Ansprachen wiederholt den gesunkenen Mut der Bevölkerung wieder aufzurichten versucht hat, — das ist eine Tatsache, die von den Völkern der Erde nicht vergessen werden kann. Daß die in ihrer Wirksamkeit gänzlich überraschende neue Waffe der Unterseeboote von den Engländern mit dem Namen „die Pest des Meeres" belegt worden ist, bringt in

gleicher Weise die alte Anschauung der englischen Seeherrschaft zum Ausdruck und die neue Unfähigkeit, sie zu behaupten. Und wenn in der Seegeschichte aller Zeiten das Symbol der Seegeltung die Flagge gewesen ist, so war es von tiefer symbolischer Bedeutung, daß in diesem Kriege die englische Admiralität ihren Schiffen den Rat gab, angesichts feindlicher Angriffe die ehemals so stolze englische Flagge herunterzuholen und sich hinter dem täuschenden Scheine neutraler Flaggen selbst kleiner Staaten zu verstecken. Wie auch immer der Ausgang des Seekrieges sein möge: der Nimbus, der bisher die englische Flotte umgab, ist schon jetzt geschwunden. — Und Ähnliches läßt sich von der Zukunft des englischen Geldmarktes sagen. Zu derselben Zeit, wo Amerika eben in einer neuen Bankverfassung sich rüstete, im Weltverkehr neben den Sterlingwechsel den Dollarwechsel zu setzen, hat England die Fäden, die die Geldinteressen der ganzen Welt mit London verbanden, nicht bloß durch den Krieg, sondern weit mehr noch durch die Art, wie es ihn geführt hat, zerrissen. Die Möglichkeit der wirtschaftlichen Wiederanknüpfung ist ungewiß. Vollkommen gewiß aber ist das Selbstzeugnis, das bei Beginn des Krieges England der rechtlichen Verfassung

seines Geldmarktes ausgestellt hat. Daß diese Verfassung bei Ausbruch des Krieges nach der rechtlichen Seite hin vollkommen versagte; daß sie Treu und Glauben nicht geschützt hat; daß sie den, der seine Kapitalien diesem Geldmarkt anvertraut hat, um jederzeit über sie verfügen zu können, gerade in dem kritischsten Augenblick um diese Möglichkeit gebracht hat, — das kann nicht vergessen werden, nicht einmal dann, wenn der Versuch gemacht wird, jene angeblichen Rechtssätze zu ändern.

Das heutige Engländertum stammt aus den Zeiten, da England begann, als Beherrscher der Meere aufzutreten. Wenn in diesem Kriege England die Niederlage erfährt, die wir wünschen und zuversichtlich erhoffen, so hat das stolze Volk zum erstenmal in seiner Geschichte eine Demütigung erfahren. Das sind Zeiten, in denen Völker sich auf die Wurzeln ihrer Kraft besinnen. Wenn das englische Volk selbst gelernt hat, daß es nur ein Volk unter Völkern ist, dann werden Kräfte lebendig werden, die bis dahin nur schlummerten. Wenn England nicht mehr in der Lage sein wird, einerseits die Lehre vom freien Wettbewerb zu verkünden und andererseits sich eines unbequemen Wettbewerbers durch sanfte Mittel im

Frieden, durch brutale im Kriege zu entledigen, dann wird es geneigt sein, alle jene schlummernden Kräfte lebendig zu machen, um im wirklichen Wettbewerb der Völker in Ehren zu bestehen. Und auch dieser Umschwung in der wirtschaftlichen Gedankenwelt wird sich nur im Zusammenhange mit dem gesamten Ideenleben der Nation vollziehen. So oft auch in letzter Zeit in Charakterisierungen des englischen Volkes dem religiösen Elemente eine übertriebene Bedeutung beigemessen worden sein mag: so viel ist doch zweifellos richtig, daß für die inneren Parteigegensätze die Gemeinsamkeit der religiösen Überzeugungen auf beiden Seiten charakteristisch war. Diese Gemeinsamkeit hat dahinzuschwinden begonnen. Dadurch ist vieles Frage geworden, was vordem Überzeugung war; und die spezifisch englische Form der Heuchelei, die der Engländer selbst als „cant" bezeichnet, hat in der heutigen Generation eine von ihr selbst noch nicht voll empfundene Steigerung erfahren. Sobald ein hartes Schicksal den Umschwung erzwingt, wird auch das englische Volksleben nach neuen Mitteln wahrheitsgemäßer Orientierung tasten. Kein Sieger wird dann ein Interesse daran haben, das Volk Shakespeares und Miltons, das Volk Humes, Carlyles und

Ruskins an seinen Beiträgen zur Wirtschaft und Kultur der Menschheit zu hindern.

Wir aber, wenn wir den uns aufgenötigten Kampf mit dem Mute der Selbstbehauptung führen, wollen auf der Hut sein, nicht derselben Untugend anheimzufallen, von der wir versichern, daß sie das Verhängnis des Gegners werden müsse. Vestigia terrent!